

1972 மார்ச் 28]

நருக்கு பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் IV-A அத்தியாயத்தின் விதித்துறைகள் பாரபட்சம் உடையதென சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட் மனுக்களைத் தாக்கல் செய்துள்ளனர். பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதை எதிர்த்து 363 ரிட் மனுக்கள் உயர்நீதி மன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்பட்டன. இவற்றில் 63 ரிட் மனுக்களை நிராகரித்த தோடு வெளியிடப்பட்ட அறிக்கைகளின் செல்திறன் சரியானவை என்று உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்தது. நீதிமன்றம் பெரும்பாலான வழக்குகளில் வரைவுத் திட்டங்கள் அல்லது ஒப்பளிப்புத் திட்டங்களை தடுத்து வைத்து பேருந்துகளை இயக்கத் தற்காலிக அனுமதிச் சீட்டு தனியார் துறை உரிமையாளர்களுக்கு வழங்க உத்தரவு கொடுத்தது.

தனியார் துறை பேருந்துப் பணியாளர், அரசு அந்தந்த வழித் தடங்களை மேற்கொண்டதன் பலனாக வேலையிழந்தபோதிலும் அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையில் பணி செய்வதற்குத் தகுதியுடையவர் என்று கண்டறியப்பட்டால் அரசு போக்குவரத்துப் துறைப்பணியில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றனர்.

5. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் அமைப்பு முறையில் மாற்றம் செய்வது குறித்து சிறிது காலமாக அரசு நாட்டம் செலுத்தி வந்துள்ளது. 1949 ஆம் ஆண்டில் நியமிக்கப்பட்ட மூன்று நபர் குழு, போக்குவரத்து நிறுவனத்தை நடத்துவதில் இத்துறை வணிக நடைமுறைகளைப் பின்பற்றலாமென்று பரிவுரை செய்தது. இத்துறைக்குரிய மூலதனம் அரசின் பொதுவான வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் சேர்க்காது தனிப்பட்டு இருக்க வேண்டும் என்று அவர்கள் கருதினர். 1968 ஆம் ஆண்டில் நியமிக்கப்பட்ட உயர் அதிகாரக் குழு இக்கருத்துக்கு மேலும் ஆதரவளித்ததோடு, அரசின் நடைமுறைகளுக்கும் வழக்கங்களுக்கும் தொடர்பு இல்லாத வகையில் இத்துறை சீரமைக்கப்பட வேண்டுமென்று பரிவுரை செய்தது. இத்துறை அரசுத் துறையாக இருப்பின், அது கண்டிப்பான நிதி நிர்வாகக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டு இருக்கும். அவ்வாறு இருப்பின் துறை திறமையுடன் செயல்புரியவோ, வளர்ச்சியுறவோ முடியாது என்பது அவர்கள் கருத்தாகும். போக்குவரத்து முறையினை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு கழகம் ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென இக்குழு

[1972 மார்ச் 28]

பரிவுரை செய்தது. போக்குவரத்து முறையினை நடத்துவதற்கேற்ற அமைப்பு குறித்துத் தெரிவிப்பதற்காக கிறப்பு அதிகாரி ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார். அவர் கொடுத்த அறிக்கையைப் பரிசீலித்துப் பார்த்த பின்னர் அரசு, வெளியூர் பேருந்துப் பணிகளையும், நெடுந்தொலைவு வழித்தடங்களையும், கன்னியாகுமரி போக்குவரத்துக் கிளையையும் நடத்தும் பொறுப்பை போக்குவரத்து துறையிடமே விட்டுவிட்டு, சென்னை மாநகரிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளை ஏற்று அவற்றை நடத்த அரசு பொது நிறுவனம் ஒன்றை அமைப்பதென முடிவு செய்தது.

இந்த ஏற்பாடு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. ஏனெனில், இதனால் ஒருபுறம், நிறுவனம் பணியாற்றும் பகுதி அடைவான அளவிற்கு அமைந்தது. மறுபுறம், இந்நிறுவனத்தை அமைத்த பின்னர் எஞ்சியுள்ள துறை, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதிலும் நெடுந்தொலைவு வழித்தடங்களில் பேருந்துப் பணிகளை மேற்கொள்வதிலும் பிற பணிகளிலும் எளிதாகக் கவனம் செலுத்த அது வகை செய்தது. அதற்கிணங்க, “பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம்” என்ற பெயரில் வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனமொன்று அமைக்கப்பட்டது. இக்கழகம், 1-1-1972 முதல் சென்னை மாநகரிலும் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் உள்ள போக்குவரத்து ஏற்பாட்டை மேற்கொண்டது. 17-3-1972 அன்றுள்ளபடி, பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் 1,299 பேருந்துகள் உள்ளன; எஞ்சியுள்ள துறையிடம் 936 பேருந்துகள் உள்ளன.

6. பொருளாதார வளவாயில்கள் தெரிந்தெடுத்த ஒரு சில செல்வர்கள் கையில் குவிவதைத் தடுக்கின்ற நடவடிக்கையின் ஒரு பகுதியாகவும், பொருள்வளம் பெற்றுத்தரும் தொழில்களை நாட்டுடைமையாக்கும் பொருட்டும், 19-6-1971 அன்று உள்ளபடி, 50 அல்லது அதற்கதிகமான பயணிப் பேருந்து வழித்தட அனுமதிகள் வைத்துள்ள போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படும் என்று, கடந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் முதலமைச்சர் அறிவித்தார். இக்கொள்கையை ஒட்டி, தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்துத் தொகுதி உரிமை யாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம்

1972 மார்ச் 28]

நிறைவேற்றப்பட்டு, 1971 டிசம்பர் 4-ஆம் நாள் செயலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின் விதித்துறைகளின் கீழ், கீழ்க்கண்ட நிறுவனங்களிடமிருந்து அவ்வவற்றுக்கு எதிரே, குறிப்பிட்டுள்ள எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை அரசு கையகப்படுத்தியதுடன், அந்தந்த நிறுவனங்களின் பணிக்களரிகளும், அவற்றின் உரிமையாளர்கள் தத்தம் வண்டிகளைப் பேணுவதற்கென்றே தனியாகப் பயன்படுத்திவந்த ஏனைய சொத்துக்களையும் கையகப்படுத்தியது :

நிறுவனத்தின் பெயர்.

பேருந்துகள்
எண்ணிக்கை.

சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை	..	346
ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி	..	110
ஸ்ரீ ராம விலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட், சும்பகோணம்	..	113
ராமன் அண்டு ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், சும்பகோணம்	..	65

ஒரேயொரு நிறுவனத்தின் வண்டிகளைக் கையகப்படுத்தும் பணிமட்டும் இன்னும் முடிவுறாமலுள்ளது. ஏனெனில் அந்தோரில் இச்சட்டத்தின் செல்திறனை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் ரிட்ட மனு தாக்கல் செய்யப்பட்டுள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனம் ஒன்றிற்குள்ள தன்னுட்கி அதிகாரம், சந்தர்ப்பங்களுக்கேற்ப வளைந்து கொடுத்து நடந்து கொள்ளும் தன்மை இவற்றால் ஏற்படும் அனுகூலங்களைக் கருத்திற்கொண்டு, அரசு தனிப்பட்ட உரிமையாளர்களிடமிருந்து கையகப்படுத்திய வண்டிகளையும் பிற சொத்துக்களையும், தமக்குச் சொந்தமான வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனங்கள் மூன்றிடம் மாற்றியுள்ளது. இந்த மூன்று நிறுவனங்களும் அப்பேருந்துகளை ஏற்று நடத்துவதற்கென்றே திட்டவட்டமாக நிறுவப்பட்டவையாகும். பாண்டியன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் மதுரையைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் 17-1-1972-லிருந்து சதர்ன் ரோடுவேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட பேருந்துகளைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகின்றது. சும்பகோணத்தைத் தலைமையிடமாகக் கொண்ட சோழன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனம், 1-3-1972-லிருந்து ஸ்ரீ இராம விலாஸ் சர்வீஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்தும் இராமன் அண்டு இராமன் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திலிருந்தும் மேற்கொள்ளப்பட்ட

[1972 மார்ச் 28]

பேருந்துகளைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகிறது. பொள்ளாச்சியைத் தலைமையிடமாகக்கொண்டு, சேரன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் நிறுவனம். 1-3-1972 முதல் ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நிறுவனத்திடமிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட பேருந்துக்களைக் கொண்டு பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கி வருகிறது. பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட, இந்த நிறுவனங்கள் அனைத்திற்கும் அரசு 1:1 என்ற விகித அடிப்படையில் முறையே, நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குகளும் நீண்டகால கடன்களும் வழங்கி நிதியுதவி புரியும். தனிப்பட்ட உரிமையாளர்களிடமிருந்து பேருந்துகளையும் பிற சொத்துக்களையும் கையகப்படுத்துவதற்காகும் செலவை அரசு ஏற்கும்; அத்தொகை மேலே குறிப்பிட்ட அடிப்படையில் நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குகளாகவும், கடனாகவும் கருதப்படும்.

7. இந்த வரையறுக்கப்பட்ட பொது நிறுவனம் நான்கும், பொது மக்கள் பயன்பாட்டுக்குரிய சிறந்த நடைமுறைகளை யொட்டி, வலுவான வாணிக அடிப்படையில் தங்கள் அலுவல்களை நிர்வகித்துக்கொள்ளும் பொறுப்பை அரசு அவற்றிற்கு அளித்துள்ளது. இந்தக் கழகங்கள் தங்கள் நடைமுறை மூலதனத்துக்காகவும், தங்கள் அமைப்பை விரிவுபடுத்துவதற்காகவும் தேவையான நிதியை, நிதியுதவி அளிக்கும் நிறுவனங்களிடமிருந்தும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வணிக வங்கிகளிடமிருந்தும் பெறும். அக்கழகங்கள், அரசும், பிற பொது நிறுவனங்களும் வழங்கிய கடன் மீதான வட்டித் தொகையைக் கொடுத்த பின்னர், அரசு முதலீடு செய்த மூலதனத்தின் மீது நியாயமான அளவு வருவாயை ஈட்டித் தருமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. அக்கழகங்களின் முன்னேற்றம்பற்றி, குறித்த காலத்திற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்ய இயலும் வகையில், அவை தமது நடைமுறை இலாப நஷ்டக் கணக்கை காட்டுகிற காலண்டு ஐந்தொகைக் குறிப்பை அரசுக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டுமென்று அரசு அவற்றுக்கு உத்தரவிட்டுள்ளது.

பணிமனைகள்.

8. இதுவரை சென்னை வட்டாரத்திலும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும் பேருந்துப் பணிகளை இயக்கி வருவதிலும் ஒரு சில நீள்தொலைவிரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதிலும்

1972 மார்ச் 28]

கவனம் செலுத்தி வந்த இத்துறை, பேருந்து வழித்தடங்கள் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்டதின் காரணமாக, இம்மாதிலும் முழுவதிலும் பல்வேறு வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருந்ததால் பெரியதொரு நிறுவனமாக மாறிவிட்டது. இதற்கான வசதிகளை செய்து கொடுப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், ஆகிய இடங்களில் தலைமைப் பணி மனைகள் நிறுவப்பட்டன. இவை ஒவ்வொன்றும் முறையே திருச்சிராப்பள்ளி-தஞ்சாவூர், மதுரை-இராமநாதபுரம், சேலம்-தருமபுரி, கோயம்புத்தூர்-நீலகிரி, ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துப் பணிகளைக் கவனித்து வருகின்றன. இந்த மாவட்டங்களிலுள்ள துணைப் பணிமனைகள் இந்த நான்கு இடங்களிலுள்ள தலைமைப் பணிமனைகளின்கீழ் இயங்கிவருகின்றன.

9. கீழ்வரும் இடங்களில் துணைப் பணிமனைகளைக் கட்டுவது குறித்த பணிகள் ஏற்கெனவே மேற்கொள்ளப்பட்டு, பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன :—

(1) சிதம்பரம்,

(2) தருமபுரி, மற்றும்

(3) மேட்டூர்.

10. மாநகரில் ஏராளமான பேருந்துகள் இயங்கி வருவதால் அவற்றைப் பேணுவதற்கான வசதிகளை அதிகப்படுத்தும் நோக்கத்துடன், அசோக் நகரில் ஒன்று, வியாசர்பாடியில் ஒன்று, அண்ணா நகரில் ஒன்று ஆக மாநகரில் 3 புதிய பணிமனைகளைக் கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டது. அசோக் நகரில் பணிமனைக் கட்டும் பணி இந்த ஆண்டு முடிக்கப்படும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது, தங்கசாலை, பேரம்பூர், அயனாவரம், அம்பத்தூர் தொழிற்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்கள் கட்டும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

வட்டாரங்கள்.

11. இத்துறையின் செயலாட்சி எல்லா மாவட்டங்களிலும் விரிவடைந்து விட்டதால் நிர்வாக முறையை மேலும் வலுப்படுத்தியும் சீர்படுத்தியும் அமைப்பதற்காக இந்தத் துறையின் அதிகாரத்தைப் பரவலாக்குவது அவசியம் என கருதப்பட்டது, அதற்கிணங்க, இந்தத் துறை நான்கு வட்டாரங்களாக பிரிக்கப்

[1972 மார்ச் 28]

பட்டுள்ளது. அஃதாவது கன்னியாகுமரி, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, சென்னை மேற்கண்ட ஒவ்வொரு வட்டாரமும் ஒரு கூட்டு இயக்குநரால் கண்காணிக்கப்படுகிறது. அந்த வட்டாரத்தில் பேருந்துகள் சீரிய முறையில் ஓட்டப்படுவதற்கு அந்தக் கூட்டு இயக்குநர் பொறுப்பாளியாக்கப்பட்டுள்ளார். சென்னை வட்டாரத்தில் பேருந்துகளை இயக்கும் பணியின் பெரும்பகுதி பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தால் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

நிதிநிலை.

12. இத்துறையின் நிதிநிலை விவரங்கள் கருக்கமாக கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1971-72 ஆம் ஆண்டிற்கு எதிராகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இலக்கங்கள் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கும், பல்லவா போக்கு வரத்துக் கழகத்துக்கும் தொடர்புடையவையாகும்.

ஆண்டு.	மூலதன முதலீடு.			இறுதி இருப்பு
	ஆரம்ப இருப்பு.	இந்த ஆண்டின் சேர்க்கை.		
(1)	(2)	(3)	(4)	
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)			
1970-71	1,681.74	242.34	1,924.08	
1971-72	1,924.08	248.64	2,172.72	

ஆண்டு.	தேய்யான நிகர சேம நிதிக்கும், பிற நிதி களுக்கும் தொகை வழங்கல்.				நிகர ஆதாயம் (+) அல்லது விரயம் (—).
	மொத்த வருவாய்.	மொத்த செலவு.	நிகர வருவாய்.		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூபாய் லட்சத்தில்.)				
1970-71	1,836.91	1,740.32	96.59	198.89	(—) 102.30
1971-72	1,792.90	1,733.95	58.95	191.10	(—) 132.15
1972-73	1,082.00	897.00	185.00	117.00	(—) 68.00

(மதிப்பிடப்பட்டது.)

1972 மார்ச் 28]

1963-64-ஆம் ஆண்டிலிருந்து, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு விரயங்கள் ஏற்பட்டு வந்துள்ளன. ஆண்டுக்கு ஆண்டு விரயம் அதிகரித்து வருகிறது.

ஆறு ஆண்டுகளாக, நாம் பயன்படுத்தி வரும் லைலாண்டு, பென்ஸ் போன்ற பேருந்துகளின் அடிச்சட்டத்தின் விலை சராசரியாக 75 சதவீதம் உயர்ந்துள்ளது. பேருந்தின் மேற்பகுதி கட்டப்படுவதற்குப் பயன்படும் இரும்புச் சட்டங்கள் உட்பட முக்கிய பாகங்கள் பெரும்பாலானவற்றின் விலை இரு மடங்குக்கும் மேலாக உயர்ந்துள்ளது. அத்துடன் டீசல் எண்ணெயின் விலைகளும் 15 சதவீதம் உயர்ந்துள்ளன. 1970-71-ல் மோட்டார் வண்டி வரி விதங்களும் உயர்ந்துள்ளன. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்தில் காலாண்டுக்கு ஓர் இருக்கைக்கு மோட்டார் வண்டி வரி ரூ. 10 கூடியுள்ளது. போக்குவரத்துத் தொழில் ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களை வேலைக்கமர்த்தியுள்ள நிறுவனமாகும். சிறப்பு ஈட்டுப் படிகள் வழங்கியதன் விளைவாகவும், இரண்டாவது சம்பள ஆணைக் குழுவின் பரிவுரைகளைச் செயல்படுத்தியதன் விளைவாகவும் பணியாளர் குறித்த செலவு பெருமளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது. மேற்குறிப்பிட்ட இக்கட்டான சூழ்நிலைகள் நிலவியபோதிலும், 1971, அக்டோபர் வரையில் இந்த ஆண்டுகளில் பயணக் கட்டணங்களை அரசு உயர்த்தவில்லை. 1971, அக்டோபரில் மாநகரப் போக்குவரத்துப் பணிகளில் கட்டணங்கள் திருத்தி சீரமைக்கப்பட்டன. வெளியூர் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக் கட்டண விதங்கள் ஓரளவு உயர்த்தப்பட்டன. 1972, ஜனவரி 1-ல் விரைவு பேருந்துப் பணிகளில் கட்டண விதங்கள் ஓரளவு உயர்த்தப்பட்டன. இவ்வாறு கட்டண விதங்களை உயர்த்திய பிறகும் கூட, இந்தியாவில் பிற மாநிலங்களுடன் ஒப்புநோக்குகளையில், தமிழ் நாட்டில் வசூலிக்கப்படும் பேருந்துக் கட்டணங்கள் குறைவாகவே உள்ளன. போக்குவரத்துப் பணிகளை இயக்கும் திறனை உயர்த்துவதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட பல நடவடிக்கைகளின் விளைவாகவும், பயணக் கட்டண விதங்களைத் திருத்திக் சீரமைத்ததன் விளைவாகவும், தற்போது நமது மதிப்பீடுகளின்படி, 1972-73-ல் நமக்கு விரயம் எதுவும் ஏற்படாது. அதற்கு மாறாக, சுமார் ரூ. 68 லட்சம் நமக்கு ஆதாயம் கிட்டும். துறையினால் நிர்வகிக்கப்படும் பேருந்துக்களைப் பொருத்தவகையில் மட்டுமே இந்த ஆதாயம் கிட்டும். தன்னாட்சி

[1972 மார்ச் 28]

அதிகாரமுள்ள நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் 1972-73 நிதியாண்டில் ஓரளவு ஆதாயத்தை ஈட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் சேம நிதிகள்.

13 தேய்மான சேம நிதி.--பேருந்துகள் ஓடுவதன் விளைவாக அவற்றில் ஏற்படும் பழுதுகளைச் சரிபார்க்கவும் பயனற்றுப்போன இயந்திரப் பாகங்களுக்குப் பதிலாக புதியனவற்றை வாங்கவும் ஆகும் செலவைச் சரிக்கட்ட தேய்மான சேம நிதி ஒன்று உள்ளது. 1971-72-ல் மேற்படி நிதியில் சேர்க்கப்பட்ட தொகை, மேற்படி நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ஆகியவற்றைக் குறித்த அறிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :-

		(ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1)	(2)	
1971 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று மேற்படி நிதியில் இருப்பில் இருந்த தொகை		9,16.12
1971-72-ல் சேர்ந்த தொகை		1,91.10
	மொத்த ..	11,07.22
1971-72-ல் இந்நிதியிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட தொகை ..		1,45.00
1972 ஏப்ரல் 1-ம் தேதியன்று இந்த நிதியில் இருப்பு ..		9,62.22

துறைக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளின் காரணமாகத் தேய்மான சேம நிதிக்குப் லப்ரடும் பகுதித் தொகைகள் சேர்க்கப் பட்டன. அது அரசால் பொதுக்கணக்கில் வைத்துவரப்படுகின்றது.

14. பயணிகள் வசதி நிதி.--தொடக்கத்தில் ஆ. 3 லட்சம் தொகையுடன் இந்த நிதி 1960-61-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. பேருந்து போக்குவரத்து நிறுவனம் வளர்ச்சியடைந்துகொண்டே போகையில் பயணிகளின் வசதிகளை மேம்படுத்த நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவே இந்த நிதி வகை செய்யப்பட்டது. 1965-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் நாள் வரையில் இந்த நிறுவனத்தில் தனித்தனிப் பிரிவுகளிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் என்று இருந்தது. 1965-66 முதல் துறை முழுவதற்கும் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கும் கிட்டுகிற

1972 மார்ச் 28]

நிகர ஆதாயத்தில் 5 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்பட வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. இந்த நிதி தன் கணக்கில் தோராயமாக ரூ. 4 லட்சம் தொகையை வைத்துள்ளது.

15. வளர்ச்சி நிதி.—போக்குவரத்துத் துறையின் பெருகிவரும் தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ரூ. 22.5 லட்சம் தொடக்கத் தொகையுடன், இந்த நிதியானது 1960-61-ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1965 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையில் இத்துறையின் தனித்தனிப் பிரிவுகளின் நிகர ஆதாயத்திலிருந்து 33 1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்குச் செலுத்தப்பட வேண்டுமென்று வசையாக்கப்பட்டது. 1965-66-ஆம் ஆண்டிலிருந்து இத்துறை முழுவதற்குமான நிகர ஆதாயத்தில் அதாவது, பிரிவுகள் அனைத்தும் அடங்கிய துறை முழுவதற்கான நிகர ஆதாயத்தில் 33 1/3 சதவீதம் மேற்படி நிதிக்கு வழங்கப்படுமென்று வகை செய்யப்பட்டது. இந்த நிதியில், தோராயமாக ரூ. 34 லட்சம் சேர்ந்துள்ளது.

16. வீட்டு வசதி நிதி.—தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்கள் வீட்டு வசதி நிதி எனப்படும் நிதியை அரசு 1962-63 ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தியது. இத்துறையின் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதியையும், ஏனைய வசதியையும் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவுக்கு வகை செய்வதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். ஒவ்வோர் ஆண்டும், அதற்காகவே, தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிகர வருவாயிலிருந்து இந்த நிதிக்குத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இவ்வாறு செய்கையில் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக் கொண்ட பொறுப்புகளும் வீட்டு வசதிக்கான அதன் வேலைத் திட்டமும் கருத்தில் கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த நிதியில் தோராயமாக ரூ. 13 லட்சம் சேர்ந்துள்ளது.

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களுக்கான வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக, தண்டையார் பேட்டையிலும், குரோம்பேட்டைக்கு அண்மையில் உள்ள நெமிலிச்சேரி கிராமத்திலும், நாகர்கோயிலில் நீண்டகரை கிராமத்திலும் நிலம் வாங்கியுள்ளது. கோயம்புத்தூர், தஞ்சாவூர், மதுரை போன்ற முக்கியமான வெளியூர்களிலும் நிலம் பெறுவதற்கான ஏற்பாடுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், குரோம்பேட்டை ஆகிய இடங்களில் வீடு கட்டும் வேலை முடியும் தறுவாயில் உள்ளது.

[1972 மார்ச் 28]

17. விபத்து சேமநிதி.—விபத்து சேம நிதியானது 1951 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் அமைக்கப்பட்டது. பேருந்துகள் செல்கையில் எதிர்பாராமல் ஏற்படும் விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்ட மற்றவர்கள் செய்து கொள்ளும் உரிமைக் கோரிக்கைகள் குறித்த செலவைச் சரிக்கட்டப் போதுமான நிதியைப் பேணி வருவதே இந்த நிதியின் நோக்கமாகும். இந்நிதிக்கு, ஆண்டொன்றுக்கு, ஊர்தி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 அளிக்கப்படுகிறது. இத்துறைக்கு எதிராகச் செய்யப்படும் உரிமைக் கோரிக்கைகள் குறித்த செலவைச் சரிக்கட்ட, அவ்வப்போது, இந்நிதியிலிருந்து தொகை பெறப்படுகிறது. இம் முறையானது, மனநிறைவளிக்கத் தக்க விதத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது.

பேருந்து செயல்படுவதால் ஏற்படும் பலன்கள்.

18. துறை முழுவதற்குமாக, செயல்படும் திறன், சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகள் பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

ஆண்டு.	சராசரி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	செயல்பட அனுப்பப்படும் பேருந்துகளின் சராசரி எண்ணிக்கை.	செயல்படுத்தும் திறன்.	சாலையில் ஓட்டப்படும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துகளின் சதவீதம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1970-71 1971-72 (31-12-1971-ஆம் நாள் வரை பிரிக்கப்படாமலிருந்த துறை).	2,031 2,166	1,848 2,014	(சதவீதம்.) 91 93	1,785 1,818	88 84
1-1-1972 ஆம் நாளிலிருந்து 31-3-1972 ஆம் நாள் வரை— எஞ்சியுள்ள துறை (எதிர்பார்க்கப்படுகிறது).	962	861	93	794	86

1972 மார்ச் 28]

19. இவ்வாண்டில் புதிதாகச் சேர்க்கப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள், வசூல் முதலியவை குறித்தும், எஞ்சியுள்ள துறையின் (3 திங்கள் கால அளவுக்கு) பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை, அவை பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள், வசூல் முதலியவை குறித்தும் உள்ள விவரங்கள் கீழ்க்காணும் அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1971-72.

(1)	(2)	(3)	1970-71.		1971-72.	
			ஆம் நாள் வரை	ஆம் நாள் வரை	ஆம் நாள் வரை	ஆம் நாள் வரை
1	ஆண்டுத் தொடக்கத்திலிருந்து பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	1,975	2,087	930*		
2	சேர்க்கப்பட்டவை	112	156	7		
3	புதிதாக வாங்கப்பட்டவை	163	80	10		
4	ஆண்டு இறுதியிலுள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	2,087	2,243	937		
5	பயணம் செய்த கிலோமீட்டர்கள் (லட்சத்தில்).	15.29.25	9.98.15	4.53.96		
6	சராசரி நாள் வசூல் (ரூபாய் லட்சத்தில்).	4.40	4.80	3.00		

*பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் அமைக்கப்பட்டதற்குப் பிறகு.

20. (1) இவ்வாண்டில், வளர்த்துவரும் சென்னைப் பேருநகர் அதன் புறநகர்ப் பகுதிகளின் போக்குவரத்துத் தேவைகுறித்து இத்துறை தொடர்ந்து ஆய்வு செய்யும். மக்களின் போக்கு வரத்துப் போக்கு மாறி வருவதனைக் கருத்திற்கொண்டு அவசியமான இடங்களில் சில வழித்தடங்கள் சீரமைக்கப்பட்டு, நீட்டிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரிலும், புற நகர்ப் பகுதிகளிலும் 16 புதிய வழித்தடங்களில் 40 பேருந்துகள் விடப்பட்டன. போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள வழித்தடங்கள் சிலவற்றில் ஏற்கெனவே உள்ள

[8௪ சூன் 1967]

பேருந்துப் பணியைப் பெருக்கும் பொருட்டு கூடுதலாக 11 பேருந்துகள் அவ் வழித்தடங்களில் விடப்பட்டன. இதோடு, சென்னை மாநகரில் ஆறு வெவ்வேறு வழித்தடங்களில் மகளிர்க்காகவென்று இத்துறையில் 6 பேருந்துகள் விடப்பட்டன.

(2) முக்கியமான சந்தைகள், திருவிழாக்கள், கலை நிகழ்ச்சிகள், மாநாடுகள், தொடர்பாக கூடுதல் போக்குவரத்துக்காக தனிப் பேருந்துகள் விடப்பட்டன. மக்கள் நெரிசல் அதிகமாக உள்ள போக்குவரத்தினை இலகுவாக்கவும் பயனிகள் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கக்கூடிய பேருந்து நிற்குமிடங்களில் நடத்துநர்கள் அமர்த்தப்பட்டு பயணச் சீட்டுகள் விரைவாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. இதற்காகச் சீரணிப் படையினரும் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(3) மாநகரில், இத்துறை நடத்திவரும் பேருந்துகளில், விடுமுறைச் சலுகைப் பயணச் சீட்டுகள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து மீண்டும் மீண்டும் வந்த கோரிக்கைகளை ஒட்டி, “விருப்பம் போல் பயணஞ்செய்” பயணச் சீட்டுகளைப் பயணிகளுக்குக் கொடுக்கும் திட்டம் ஒன்றை 15-9-1967 முதல் செயலுக்கு கொண்டு வர அரசு ஒப்புதல் வழவங்கியுள்ளது. இப்பயணச் சீட்டுகள் மாநகர வழித்தடங்கள் அனைத்திற்கும் செல்லுபடியாகும். விடுமுறை நாட்களிலும், ஞாயிற்றுக் கிழமைகளிலும் இப்பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. இவை என்று விற்கப்படுகின்றனவேர் அன்று மட்டும் தான் செல்லுபடியாகும். பயணச் சீட்டின் மதிப்பு ரூ. 1.50 காசு ஆகும்.

(4) இவ்வாண்டில் கீழ்க்காணும் வழித்தடங்கள் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டன :—

வழித்தட எண்.	வழித்தடத்தின் பெயர்.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
53D	சென்னை-பூவிருந்தவல்லி (வழி) திருவேற்காடு	... 1
108 C	சென்னை-புதுப்பட்டினம்	... 1
263	கோயம்புத்தூர்-பழனி	... 1
409	சேலம்-ஜோடர்பாளையம்	... 1

1972 மார்ச் 28]

வழித்தட
எண்.

வழித்தடத்தின் பெயர்.

பேருந்து
களின்.
எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)
311	திருத்தணி-மார்கம்பட்டி	1
75	தூத்துக்குடி-சிவகிரி	1
129 B	சென்னை-அரும்புலியூர்	1
420	தருமபுரி-திருவண்ணாமலை	1
365	திண்டுக்கல்-குமிழி	2 1
384	தேவாரம்-வேடசாந்தூர்	1
380	மதுரை-தெப்பம்பட்டி	1
382	திண்டுக்கல்-கம்பமேடு	1
381	திண்டுக்கல்-கம்பம்	1
385	கள்ளரப்பட்டி-தேவாரம்	1
386	திண்டுக்கல்-சிப்பாளக்கோட்டை	1
95B	சென்னை-திருப்பாலையனம்	1
101 A	சென்னை-பெண்ணூர்பேட்டை	1
313	வேடம்பட்டி-பட்டுக்கோட்டை	1
314	வேடம்பட்டி-அதிராமப்பட்டினம்	1
387	திண்டுக்கல்-நாமக்கல்	1

(5) விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணியில் கீழ்க்கண்ட புதிய வழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டன:—

(1)	(2)	(3)
-512	நாகர்கோவில்-மண்டபம்	1
516 A	சென்னை-திருவண்ணாமலை	1
521	மதுரை-செங்கோட்டை	2
537	சென்னை-திருத்தணி	1

[1972 மார்ச் 28]

வழித்தட
எண்.

வழித்தடத்தின் பெயர்.

பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)
565	கோயம்புத்தூர்-திருநெல்வேலி	4
566	கோயம்புத்தூர்-சேலம்	2
567	திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் (வழி) தஞ்சாவூர்	1
568	திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் (வழி) அரியலூர்	1
569	திருச்சிராப்பள்ளி-புதுச்சேரி	2
570	திருச்சிராப்பள்ளி-பொள்ளாச்சி	2
571	திருச்சிராப்பள்ளி-இராமநாதபுரம்	2
572	மதுரை-ராமேஸ்வரம்	2
573	மதுரை-குமிழி	1
574	சென்னை-பழனி	2
575	சென்னை-மண்டபம்	2
576	சென்னை-திருநெல்வேலி	4
555 A	திருச்சிராப்பள்ளி-சேலம்	10

கீழ்க்காணும் தற்போதைய வழித்தடங்களில் பாக்கு
வரத்துப் பணிகளின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்பட்டது :—

(1)	(2)	(3)
501	மதுரை-சேலம்	6
503	சென்னை-திருச்சிராப்பள்ளி	10
511	திருச்சிராப்பள்ளி-நாகர்கோவில்	12
514	கோயம்புத்தூர்-நாகர்கோவில்	10
530	சென்னை-மதுரை	6
532	மதுரை-நாகர்கோவில்	6

தற்பொழுது 75 வழித்தடங்களில் 201 கடுவிசைப் பேருந்துகள்
விடப்படுகின்றன.

1972 மார்ச் 28]

போக்குவரத்துத்துறையை செவ்விய முறையில் செயல்படுத்தச் செய்யவும் இதன் ஆதாயத்தைப் பெருக்கும் பொருட்டும் ஏற்கனவேயுள்ள நடைமுறைகளைச் சீர்செய்யவும் புதியமுறைகளைக் கொண்டுவரவும் இத்துறை இவ்வாண்டில் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டது. ஆலோசகர்களாகிய திருவாளர்கள் இப்கான் (Ibeon) நிறுவனத்தின் பரிவுரைகளைப் பின்பற்றி இத்துறையில் பொருள்கள் நிர்வாகம் கணக்கிடும் முறை சீரமைக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த ஆலோசகர்கள் செய்துள்ள பரிவுரைகளை முற்றிலும் செயல்படுத்துகையில் பண்டக பொருள்களைக் கொள்முதல் செய்வதையும் அவற்றைப் பயன்படுத்துவதையும் விற்பனையாகையில் மேற்பார்வையிட முடியும். அத்துடன் சரக்குகளும் குறையும். பழுதடைந்து விடும் வண்டிகளை உரியவாறு கவனிக்க பழுது பார்க்கும் இயல் ஊர்திகள் மத்தியநிலையத்துடன் இணைக்கப்பட்ட கம்பியில்லாச் சாதனத்தோடு மாநகரில் ரோந்து சுற்றி அந்தந்த இடங்களில் பழுதடைந்து நிற்கும் வண்டிகளைப் பழுதுபார்க்கிறது. இதனால், பழுதடைந்து நிற்கும் வண்டிகள் உடனடியாகக் கவனிக்கப்படுகின்றன. அதனோடு பயணங்கள் தடைப்படுவதும் அதன் விளைவாக வருவாய் இழப்பு ஏற்படுவதும் தவிர்க்கப்படும். நவீனப் போக்கு வரத்து முறைகளை மேற்கொண்டு வண்டிகளின் பழைய முக்கியப் பாகங்களை மாற்றிவிட்டு அவற்றிற்குப் பதிலாகப் புதிய பாகங்களை அமைக்கும் பணியைத் தொடங்கியுள்ளது. குரோம்பேட்டை, கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் பொறிகளையும் பாகங்களையும் புதுப்பிப்பதற்காக உள்ள வசதிகளை விரிவுபடுத்துவது, பொறிகளைப் புதுப்பிப்பதற்காகத் திருச்சிராப்பள்ளியில் புதிய பிரிவுகளை ஏற்படுத்துவது ஆகியவை, பணிக்களரிகளில் வண்டிகளை நீண்டகாலத்திற்கு நிறுத்திவைப்பதைத் தவிர்ப்பதற்கான திட்டத்தின் பகுதிகளாகும். குரோம்பேட்டையிலும், இராணித்தோட்டத்திலும் உள்ள பணிக்களரிகள் தொடர்ந்து இவ்வாண்டிலும் செவ்விய முறையில் செயல்பட்டு வருகின்றன. இவ்விரு பணிக்களரிகளிலும் 1970-71-ல் இங்கு 300 பேருந்துகள் உருவாக்கப்பட்டிருக்க 1971-72-ல் நாளது தேதிவரையில் 312 வண்டிகள் உருவாக்கப்பட்டிருப்பது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள்.

22 சென்னை, கன்னியாகுமரியில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகள் மூன்று முறைமாற்றுகளில் செயல்படுகின்றன. டயர்கள்

[1972 மார்ச் 28]

புதுப்பிக்கப்படுவதால் புதிய டயர்களுக்காகும் செலவு குறைகின்றது. கடந்த ஆண்டிலும் நடப்பு ஆண்டிலும் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

ஆண்டு.

புதுப்பிக்கப்பட்ட
டயர்களின்
எண்ணிக்கை.

(1)

(2)

1970-71

25,487

1971-72 (டிசம்பர் வரை)

18,390

டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளில் டயர்கள் புதுப்பிக்கப்படுவதுடன், ட்யூபுகளும் டயர்களும் ஒட்டிச் செப்பனிடப்படுகின்றன.

பணியாளர்.

25. 31—12—1971-ம் தேதியின்படி இத்துறையில் பணியாற்றும் பணியாளர்கள் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

சென்னைப் கன்னியா
பிரிவு. குமரிப் மொத்தம்.
பிரிவு.

(1)

(2)

(3)

(4)

(அ) தெடுழில் நுட்டப் பணியாளர்—

(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர் .. 347 61 408

(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் 5,679 1,201 6,880
நீங்கலான பிற பணியாளர்.

மொத்தம் .. 6,026 1,262 7,288

(இ) போக்குவரத்துப் பணியாளர்—

(1) மேற்பார்வைப் பணியாளர் .. 632 108 740

(2) மேற்பார்வைப் பணியாளர் 8,150 1,702 9,852
நீங்கலான பிற பணியாளர்.

மொத்தம் .. 8,782 1,810 10,592

1972 மார்ச் 28]

பணியாளர் நலன்

24. கடந்த ஆண்டுக்கோப் போல், தொழிலாளர் கல்வித் திட்டத்தின் பயன்கள் இத்துறையினால் முற்றிலும் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. ஆய்வு ஆண்டில் தொழிலாளர்-ஆசிரியர்கள் 6 பேருக்கும் அந்தந்தப் பிரிவு அளவில் வகுப்பு பயிற்சி பெறுவோர் 223 பேருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. வகுப்புகளில் பயிலும் பணியாளர்களுக்கு, அவ்வகுப்புகளின் கால அளவு 45 நிமிடங்களுக்கு மேற்படுகையில் கூடுதல் ஊதியமும் அளிக்கப்படுகின்றது.

பயிற்சி

25. (1) 1961-ம் ஆண்டு பயிற்சியாளர்கள் சட்டத்தின்கீழ், வேலை பயிலுவோருக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் இந்த ஆண்டும் தொடர்ந்து செயல்பட்டது. இச் சட்டத்தின்கீழ் இந்த ஆண்டு பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது :—

பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை.

தொழில்.	சென்னைக்கீழ்.	அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைகள்.	கன்னியாகுமரி பிரிவு.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
கம்மியர் (மோட்டார் வண்டி).	101	16	10	136
உலோகம் பற்றவைப்பவர் ..	4	3	2	9
கடைசல் இயந்திர பணியாளர்.	..	3	1	4
பெஞ்சு பிட்டர் ..	..	..	1	1
	105	22	23	150

[1972 மார்ச் 23]

(2) வேலை பழகுவோருக்குக் கிழக்கண்ட விதத்தில் பயிற்சி உதவித் தொகை வழங்கப்படுகிறது. —

(1)	சென்னைவில்.	போக்கு அரசுப் வரத்து மத்தியப் பணிக் களரியில்.	கன்னியாகுமரிக் கிளையில்.
(1)	(2)	(3)	(4)
(1) பயிற்சியின் முதல் ஆறு மாதத்தின் போது.	70	60	60
(2) பயிற்சியின் அடுத்த ஆறு மாதத்தின் போது.	80	70	70
(3) பயிற்சியின் 2-வது ஆண்டின்போது.	90	80	80

(திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூபாய்.)

(3) பயிற்சியாளர்கள் பயிற்சியை வெற்றிகரமாக முடித்ததும், இயன்ற அளவு இத்துறையில் சேர்த்துக்கொள்ளப் படுகிறார்கள். பயிற்சி முடித்தோரை அவர்கள் திறமை பெற்றுள்ள தொழிற் பிரிவில், குறிப்பாக இயந்திரத் (மோட்டார் வாகனங்கள்) தொழிற்பிரிவில் வேலைக்குத் தெரிந்தெடுக்க, இந்தப் பணித்திட்டம் இத்துறைக்கு மிகவும் பயனுள்ளதாக இருக்கிறது.

(4) இந்திய அரசின் பயிற்சி திட்டத்தின்கீழ், பொறியலில் பட்டம் பெற்றோருக்கும் பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும் பயிற்சி யளிக்கும் பணித் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படுகிறது.

(5) துறையைச்சேர்ந்த பணிக் களரியில், உதவித்தொகை பெறும் வேலை பழகுவோரைப் போன்று, பட்டயத்தகுதி பெற்றோருக்கும், பட்டம் பெற்றோருக்கும் கூடப் பயிற்சியளிக்கப் படுகிறது. ஒரே நேரத்தில், இத்துறை நகரப் பணிமனைகளில் 40 பேருக்கும், அரசு போக்குவரத்து மத்தியப் பணிக்களரியில் 34 பேருக்கும்; கன்னியாகுமரி கிளையில் 30 பேருக்கும் பயிற்சி யளித்து வருகிறது.

1972 மார்ச் 28]

(6) தொழில் துட்பத் தகுதிகளைப் பெற்றுள்ளவர்களிடையே நிலவும் வேலையின்மையை நீக்கும் நடவடிக்கையாக, கைவினைப் பணியாளர்கள், பொறியாளர்கள், தகுதிப்பட்டயம் பெற்றவர்கள் ஆகியோருக்கு வேலை பழகுவோர்க்கான பயிற்சியளிக்கும் புதியதோர் திட்டத்தைத் தமிழ்நாடு அரசு கொண்டுவந்துள்ளது. பயிற்சி கால அளவு இரண்டாண்டுகளாகும். அவர்களுக்கு பயிற்சி உத்தியத்தொகை அளிக்கப்படும். பட்டதாரிகளுக்கு திங்களொன்றுக்கு ரூ. 250, பயிற்சி தொகையாக அளிக்கப்படுகிறது.

தொழிலாளர்களுக்குப் பணி நலன்கள்

26. (1) ஒவ்வொரு நகரப் பணிமனைக்கும், அரசு போக்கு வரத்து மத்தியப் பணிக்களரிக்கும் கன்னியாகுமரிப் பிரிவிற்கும் மருந்தகங்கள் உள்ளன. இந்த மருந்தகங்களில் இருப்பு இல்லாததும், மருத்துவத்திற்கு பணியாளர்கள் விலைக்கு வாங்கியதுமான விலை உயர்ந்த மருந்துகளின் செலவை அரசு திருப்பித் தருகிறது. இத்துறையுடன் குடும்ப நலத்திட்டப் பிரிவு ஒன்றும் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) மற்றும், அபராத நிதியிலிருந்து, காயமடைந்த தொழிலாளர்களுக்கும் தீயினாலும், வெள்ளத்தினாலும் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கும் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்டது.

(3) முந்திய ஆண்டில் அளிக்கப்பட்ட பொழுதுபோக்கு வசதிகள் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த ஆண்டில் இதற்கென அரசு ரூபாய் 8,000 அளித்துள்ளது. 1968-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 23-ஆம் நாளிலிருந்து ஒரு நூல் நிலையம் செயல்பட்டு வருகிறது. கோயம்புத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி முதலிய மண்டலத் தலைமையிடங்களில் பொழுதுபோக்கு மன்றங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டன.

(4) 1964-ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 1-ம் நாள் முதல் நியாயவிலைக்கடை செயல்பட்டு வருகிறது. பங்கிட்டுப் பொருள்கள், பங்கிடு முறையின் கீழ் வராத பொருள்களைத்தும் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப் படுகின்றன. தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் வசதியும் செய்யப்பட்டுள்ளது. அரிசி

[1972 மார்ச் 28]

வழங்குவதை, மாத ஊதியம் ரூபாய் 300-க்குக் குறைவாகப் பெறுவோருக்கு மட்டும் என்று வரையறுக்குமாறு அரசு உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. இந்த உத்தரவின்படி மலிவு விலை அரசி வழங்கும் திட்டம் 2,239 பணியாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கிறது.

(5) தொழிலாளர்களுக்கு பொருந்தத்தக்க வருகை ஊதியக் கொடை, ஊக்க ஊதியக் கொடை திட்டங்கள் 1970 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் முதல் 1971 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் வரையிலான ஊதியக் கொடை ஆண்டிலும் தொடரப்பட்டது.

ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடை

பேருந்து போக்குவரத்து, தொழில் துட்ப, சில்லறை நிதி ஊதியப் பணியாளர் (நிர்வாகப் பணியாளர் தவிர) ஆகியோருக்கு திங்கள் ஒன்றுக்கு ரூ. 7.50 அல்லது ஆண்டு ஒன்றுக்கு பழைய ஊதியவிகிதத்தில் அரைத் திங்கள் அடிப்படை ஊதியம் ஆகியவற்றில் எது அதிகமோ அந்தத் தொகை ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடையாக அளிக்கப்பட்டது.

ஊக்க-ஊதியக் கொடை

ஊக்க-ஊதியச் சட்டத்தின் விதித் துறைகள் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்களுக்குப் பொருந்தாது. இருப்பினும், பணியாளர்களின் நிலையை மேம்படுத்தவும், அவர்களுக்குக் கூடுதலான ஊக்கமளிக்கவும், பேணுதல் பணிமனைகளைச் சேர்ந்த பேருந்து போக்குவரத்து, தொழில் துட்ப பணியாளர்களுக்கு, இக்காரியத்திற்கென்றே அமைக்கப்பட்ட அடிப்படையில், மாற்றியமைக்கப்பட்ட விதங்களில் பேரளவுத் தொகை ரூ. 500 ஆக இருக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு, ஆளொன்றுக்கு ஒரு திங்களுக்கான அடிப்படை ஊதியம் ஊக்க ஊதியக் கொடையாக வழங்கப்பட்டது. பேருந்து போக்கு வரத்துப் பணியாளரைப் பொறுத்த வரையில் 1-10-1970 முதற்கொண்டு சேர்ந்து வந்த ஊதியக் கொடை வழங்குவது நிறுத்தப்பட்டது. அதற்குப் பதிலாக நலி அடிப்படையில் அமைந்த ஊதியக் கொடைக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது.

1972 மார்ச் 28]

குரோம்பேட்டையிலுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து மத்திய பணிக்களரி, நாகர்கோவிலிலுள்ள ராணித்தோட்டம் பணிக்களரி, சென்னை, நாகர்கோவிலில் உள்ள டயர் புதுப்பிக்கும் பிரிவுகளைச் சார்ந்த பணியாளர்களுக்கும் குறைந்த அளவு ஒரு திங்கள் கால சம்பளம் என்ற வரையறைக்குட்பட்டு, உற்பத்தி ஊக்க ஊதியக் கோடை வழங்கப்பட்டது.

பொதுமக்கள் தொடர்புப் பணிகள்

27. (1) இத்துறை பொதுமக்களிடம் நல்ல தொடர்பு வைத்துள்ளது. பொதுமக்களிடம் இருந்து வரும் புகார்களும், குறைகளும், உடனடியாகக் கவனிக்கப்பட்டு களைப்படுகின்றன.

(2) இழப்புப் பொருள் பிரிவிற்கு பயணிகளின் 922 பொருள்கள் வந்து சேர்ந்தன. அவற்றில் 272 பொருள்கள் அவற்றை இழந்தவரிடமே சேர்ப்பிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய பொருள்கள் உரியவரிடம் சேர்ப்பிக்க காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன.

(3) செய்தித்தாள் மூலமும், அனைத்திந்திய வானொலி மூலமும் முக்கிய அறிவிப்புகளை மக்களுக்கு அறிவிக்க 52 செய்திக் குறிப்புகள் இத்துறையால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

(4) பயணம் செய்வோரின் நன்மைக்காக பேருந்துகளின் பக்கவாட்டில் உள்ள மேற்புறச் சட்டங்களில் முக்கிய குறிப்புகள் எழுதப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த குறிப்புகள் தொலை பேசி அட்டவணைப் புத்தகத்திலும் பிரசுரிக்கப்பட்டுள்ளன.

(5) பயணம் செய்வோரிடம் நல்லுறவை வைத்துக் கொள் வதற்காகவும் இத்துறையப்பற்றிய முன்னேற்றத்தைத் தெரியப் படுத்துவதற்காகவும் இத்துறை அதிகாரிகளும் தொழிலாளர்களும் அனைத்திந்திய வானொலி நிகழ்ச்சிகளிலும், தனியார் துறையும், சங்கங்களும் நடத்துகின்ற பொது நிகழ்ச்சிகளிலும் கலந்து கொண்டனர்.

(6) பேருந்தில் பணி செய்யும் பணியாளர் பயணிகள் இழந்த பொருள்களை நல்லெண்ணத்துடன் கொண்டு வந்து தருவதற்காக இத்துறையில் “நன்னடத்தை பரிசளிப்பு திட்டம்” ஏற்படுத்தப்

[1972 மார்ச் 28]

பட்டிருக்கிறது. நன்னடத்தை உள்ள பயணித் துணைகளுக்கு (Conductors) பண பரிசளிப்பை சிறு சேமிப்புப் பத்திரமாக பொது நிகழ்ச்சிகளில் தரப்படுகிறது.

(7) குறிப்பிடத்தக்க நிறமைகளையும், பணிகளையும் வெளிக்காட்டும் தொழிலாளர்களுக்குச் சிறப்புப் பரிசுகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

(8) சுற்றுலாப் பழக்கத்திற்கு ஊக்கமளிக்கும் நோக்கத்தில் இத்துறை சென்னை மாநகர் சுற்றியுள்ள காணவேண்டிய இடங்களுக்குப் பெயரளவுக் கட்டணத்தில் கிறப்புப் பயணங்களை நடத்தி வந்தது.

(9) துறையைச் சார்ந்த குரோம்பேட்டை பணிக்களரி தொழில் பாதுகாப்பு மேம்பாட்டுக்காக பெரும் பங்கு ஆற்றியுள்ளது. முன்னெச்சரிக்கையான, தடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. இந்த பணிக்களரி, இந்திய அரசின் தேசியக் காப்புப் பரிசைத் தொடர்ந்து ஆறு ஆண்டுகளாகப் பெற்றுள்ளது. ஊனமுற்றோர் பலரைப் பணிக்கு அமர்த்திக் கொண்டமைக்காகப் பரிசுகள் பலவற்றையும் இது பெற்றுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிறுவனம்

28. 1955-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்கள் 15-ம் நாள் முதல் மோட்டார் வண்டிகள் பேணுதல் நிலையம் செயலாற்றத் தொடங்கியது. அது தன்னுடைய செயல்களைப் படிப்படியாக விரிவாக்கி இன்று அரசின் பல்வேறு துறைகளைச் சேர்ந்த 2,500 வண்டிகள் சிறந்த நிலையில் இருக்கும் வகையில் அவற்றைக் காத்துப் பேணி வருகிறது. இந்த அமைப்பு மூன்று நிலைகளில் சீரமைக்கப்பட்டு வருகிறது. கூடுதல் பணியாளர்களை நியமனம் செய்வதற்கு அனுமதி வழங்குதல், கருவிகளும் சாதனங்களும் வழங்குதல், மத்தியக் கொள்முதல்—சேமிப்பு பிரிவு ஒன்றை உண்டாக்குதல் ஆகியவற்றிற்குத் தொடர்புள்ள முதல் நிலை முடிந்துவிட்டது.

சென்னை மத்தியப் பணிக்களரிக்காக புதிய கட்டிடம் ஒன்றைக் கட்டுதல், சேலம், மதுரை, தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் பணிக்களரிகளில் மேம்பாடு செய்தல் ஆகியவை

1972 மார்ச் 28]

இரண்டாவது நிலையில் அடங்கும். இப்பணி 1971-72-ல் நிறைவு மென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. கோயம்புத்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களில் புதியப் பணிக்களரிகளை அமைப்பது மூன்றாவது நிலைப்பணி ஆகும். அப்பணியை 1972-73-ல் மேற்கொள்ளக் கருதப்பட்டுள்ளது. வேலூர், கடலூர், திருச்சிராப்பள்ளி, காஞ்சிபுரம், கோயம்புத்தூர் ஆகிய இடங்களில் 6 பணி நிலையங்களை ஏற்படுத்த அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. திருநெல்வேலி, கடலூர் ஆகிய இடங்களில் பணி நிலையங்கள் 1971 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு-செப்டம்பரில் செயல்படத் தொடங்கின.

அமைச்சர்கள் கார்களையும் தலைமைச் செயலகம், மாநில விருந்தினர் மாளிகை இவற்றைச் சேர்ந்த கார்களைப் பழுது பார்க்க, கார் பழுதுபார்க்கும் பிரிவு ஒன்று 1963-ல் அமைக்கப்பட்டது. அமைச்சர்களின் கார்கள், தலைமைச் செயலக ஊர்திகள் ஆகியவற்றில் ஏற்படக்கூடிய சிறு பழுதுகளைச் செப்பனிடவும் பேணவும் சென்னை புனிதர் ஜார்ஜ் கோட்டையில் தலைமைச் செயலகத்துக்கு அருகில் ஒரு பணி நிலையம் நிறுவப்பட்டுள்ளது.

இணைப்பு 5

[..... பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.]

1971-72-ல் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகம் பற்றிய குறிப்புரை

நாட்டிற்குள், போக்குவரத்திற்கான முக்கிய வழிகளில் ஒன்று சாலைப் போக்கு வரத்து ஏற்பாடாகும். இது சமூக-பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிக இன்றியமையாததாகும். நகர்ப் பகுதிகளிலும் கிராமப் பகுதிகளிலும் நாளுக்கு நாள் வளர்ந்து வரும் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் ஏற்ப சாலைப் போக்குவரத்துத் தொழிலும் முன்னேறிவருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தின் இயங்குதிறனை மேம்படுத்தவும், அது பொது மக்களுக்கு ஆற்றும் பணியைப் பெருக்கவும் சிரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. 1971-72-ல் வண்டிப் போக்கு வரத்து ஒருசீராக வளர்ந்து வந்துள்ளதைக் கீழ்க்கண்ட விவர

[1972 மார்ச் 28]

அறிக்கை தொளிவாகக் காட்டுகிறது.—

கீழ்க் காணும் நாள் வரை.

பயணிப் பேருந்துகள்.

தனியார்

தமிழ்நாடு
அரசுப் போக்கு
வரத்து துறை.

	(1)	(2)	(3)
31-12-1969		5,778	2,014
31-12-1970		5,953	2,063
31-12-1971		6,095	2,897

சரக்கு வண்டிகள்.

வாடகை
லாரிகள்.

தனியார்
லாரிகள்.

ஒப்பந்த
ஊர்திகள்.

ஏனைய
போக்கு
வரத்து
ஊர்திகள்.

மொத்தம்.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
12,445	3,051	9,912	1,789	34,989
13,151	2,904	10,892	2,156	37,119
14,468	2,923	11,313	2,958	40,654

போக்குவரத்துத் துறை அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும், அவற்றின்கீழ் செய்யப் பட்டுள்ள விதிகளையும் செயல்படுத்துவது இத்துறையின் முக்கிய பணியாகும்:—

(1) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1939.

(2) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், 1931.

(3) தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகள் வரி விதிப்பு) சட்டம், 1952.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணையாளர் வருவாய்த்துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார்.

1972 மார்ச் 28]

இவர் அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இரு போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களும், இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் உள்ளனர். மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். அவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இவ்வலுவலர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு செயலாளர்களுமாவர், சென்னை மாநகரில் காவல்துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்குக் காவல்துறை (போக்குவரத்து—உரிமம் வழங்கல்) துணைக் கமிஷனர் செயலாளராக உள்ளார். போக்குவரத்து உதவி ஆணையாளர் கூட்டுச் செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில், செயலாளரும் கூட்டுச் செயலாளரும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றுகிறார்கள். தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரி விதிப்பு) சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரி வசூலிப்பை முனைப்பாக்குவதில் காவல்துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், 1939-ஆம் ஆண்டு மேட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், போக்குவரத்துத் துறை உதவி ஆணையாளர் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரிகிறார்.

1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்கள்.

1969-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் திருத்தச் சட்டம் (மத்திய சட்டம்) 1970-ல் செயலுக்கு வந்தது. இச்சட்டம் இயற்றப்பட்டதன் விளைவாக, ஒரு நபர் தலைமையிலான போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், ஒரு நபர் தலைமையிலான வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஆகியவற்றின் அமைப்பையும், அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் நீதி மன்றங்கள் இரண்டின் தற்போதைய செயல் முறையையும் இம்மாநில அரசு மாற்ற வேண்டி வந்தது. ஆனால், முன்பிருந்த நிலையே மாநிலத்துக்குப் பயனளிப்பதாயிருந்தது. ஆகவே, அந்த நிலையிலேயே மேற்படி அதிகார மன்றங்களைத் தொடர்ந்து நீடித்து